Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7177**

17. Wahlperiode 27. 09. 2011

Antrag

der Abgeordneten Michael Groß, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

EU-Weißbuch Verkehr – Neuausrichtung der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in der Europäischen Union nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die EU-Kommission hat ihre Strategie „Verkehr 2050“ mit dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ am 28. März 2011 vorgelegt. Das europäische Weißbuch für Verkehr bildet die Grundlage der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik.

Die Potenziale des europäischen Verkehrsraumes und der große Handlungsbedarf werden durch die EU-Kommission klar aufgezeigt. Es ist zu begrüßen, dass die Europäische Kommission mit der überarbeiteten Vorlage des Weißbuchs für Verkehr einen grundlegenden Strukturwandel anstrebt.

Der Deutsche Bundestag unterstützt die ambitionierten Ziele zu mehr Umwelt- und Klimaschutz, zu mehr Energieeffizienz im Verkehr und hin zu regenerativen Energieformen. Gleichzeitig muss es jedoch auch das Ziel einer europäischen Verkehrspolitik sein, die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die damit verbundene Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrswirtschaft voranzutreiben. Auf internationale Herausforderungen wie den Schutz des europäischen Verkehrssektors vor terroristischen Bedrohungen muss mit Augenmaß reagiert werden.

Die Schaffung eines einheitlichen Luft-, Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrsraumes, die flexiblere Möglichkeit der Nutzung, aber auch des vereinfachten Zugangs von Informationen zu den einzelnen Verkehrsmitteln ist ein wichtiger Beitrag für den einzelnen Verkehrsnutzer, aber auch für die Wirtschaftsunternehmen in einem global agierenden Markt.

Der Deutsche Bundestag unterstützt ausdrücklich, dass die EU-Kommission auf den Dreiklang von Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sozialem bei einer grundlegenden Wende in der Mobilität setzt. Ebenso werden die Erforschung, Entwicklung und Markteinführung neuer Technologien einen entscheidenden Beitrag zur Veränderung der Mobilität beitragen müssen und sollten daher zielgerichtet gefördert und reguliert werden.

Das überarbeitete Weißbuch Verkehr steht im Einklang mit der Strategie der Mitgliedstaaten, die Treibhausgasemissionen ambitioniert zu senken, um den Temperaturanstieg durch den Klimawandel auf unter 2 Grad Celsius zu be-

grenzen. Insgesamt muss die Europäische Union bis 2050 die Emissionen um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 verringern, um dieses Ziel zu erreichen.

Aus der Analyse der Europäischen Kommission zum Weißbuch Verkehr geht hervor, dass der Verkehr trotz aller Bemühungen der Vergangenheit immer noch eine wachsende Quelle von klimaschädlichen Emissionen ist. Nach Feststellung der EU-Kommission müssen die aus dem Verkehrssektor stammenden Emissionen um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Bis 2030 ist als Zwischenschritt die Senkung der CO_2- und anderer Treibhausgasemissionen um 20 Prozent gegenüber dem Jahr 2008 vorgesehen. Dies wäre immer noch 8 Prozent über dem Verkehrsemissionsstand von 1990.

Die Untersuchung der Europäischen Kommission zeigt deutlich, dass trotz Weiterentwicklungen in der Fahrzeugtechnik, Verbesserungen bei der Verkehrslenkung sowie erhöhter Verkehrssicherheit bisher immer noch ein Anstieg der Emissionen zu verzeichnen ist, was auf die enormen Verkehrszuwächse zurückzuführen ist.

Um im Verkehrssektor die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, müssen ein grundlegender Strukturwandel und ein generelles Umdenken erfolgen. Dies kann nur mit der Akzeptanz aller Beteiligten aus Politik, Wirtschaft und der Bürger geschehen. Dabei darf jedoch die Sicherung des europäisches Wirtschaftsstandortes nicht ins Hintertreffen geraten.

Die Hauptherausforderungen für die Zukunft werden laut dem EU-Weißbuch Verkehr sein: weitere Schritte zu mehr Ölunabhängigkeit, weiterhin Erhöhung der Energieeffizienz der einzelnen Fahrzeuge und Verkehrsträger, Vereinheitlichung und mehr Effizienz in der Nutzung der einzelnen Verkehrsträger und damit verbunden ein funktionierendes Gesamtverkehrsnetz auf Grundlage einer europäischen Gesamtverkehrsplanung. In der Beschränkung von Mobilität sieht die EU-Kommission besonders unter Berücksichtigung eines funktionierenden Wirtschaftsraumes der Europäischen Union zurecht keine Lösung.

Als entscheidende Schritte zu klimafreundlichem Personen- und Gütertransport setzt die EU-Kommission auf die Entwicklung einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplanung mit einem hocheffizienten und benutzerfreundlichen Verkehrsnetz, den CO_2-freien innerstädtischen Verkehr von Ballungszentren bis 2050 (bis 2030 bereits 50 Prozent weniger konventionelle Fahrzeuge), die Verlagerung der Personen- und Güterverkehre über eine Strecke von 300 Kilometern auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie einen 40-prozentigen Anteil CO_2-emissionsarmer Kraftstoffe für den Flugverkehr bis 2050.

Weiterhin soll die Umweltbelastung durch Schiffsöle stark reduziert werden, sollen Informations- und Managementsysteme etabliert sowie Kosten nach dem Nutzer-/Verursacher-Prinzip verteilt und externe Kosten internalisiert werden.

Konkret schlägt die EU-Kommission 40 Maßnahmen vor, um ein wettbewerbsorientiertes und umweltfreundliches, höchst effizientes Verkehrssystem zu schaffen, welches den europäischen Wirtschaftsraum stärkt und Arbeitsplätze sichern sowie schaffen soll. Dabei ist kritisch anzumerken, dass sich die Vorschläge zur konkreten Umsetzung der formulierten Ziele vorrangig auf die wichtige Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor konzentrieren. Der zweite Schwerpunkt des europäischen Weißbuchs, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Transport- und Verkehrssektors zu stärken, wird bei der Darstellung von konkreten Maßnahmen vernachlässigt.

Kritisch zu hinterfragen ist darüber hinaus, wie die Finanzierung der einzelnen, im EU-Weißbuch benannten Maßnahmen, aber auch des gesamten Strukturwandels im europäischen Verkehrssektor gelöst wird. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung obliegt den einzelnen Mitgliedstaaten der EU und wird in unter-

schiedlichster Form und Struktur realisiert. Der Mittelbedarf bei der Umsetzung der Ziele des EU-Weißbuchs für Verkehr wird auf bis zu 90 Mrd. Euro pro Jahr bis 2030 bzw. auf etwa 550 Mrd. Euro bis 2020 für den Ausbau des Kernnetzes geschätzt. Wie der dargestellte Investitionsbedarf von bis zu 1 500 Mrd. Euro in der Europäischen Union finanziell unterlegt werden soll, bleibt im Entwurf des EU-Weißbuchs Verkehr weitestgehend offen.

Die Belange der Verkehrssicherheit bilden einen zentralen Schwerpunkt des Weißbuchs. Der Deutsche Bundestag unterstützt das Ziel der „Vision Zero“ für die Straßenverkehrssicherheit und der zahlreich damit verbundenen, kleinteiligen Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen. Bei der Umstellung auf CO_2-freien innerstädtischen Verkehr sollte jedoch ein größeres Augenmerk auf die grundsätzlich CO_2-arme und ressourcenschonendste Mobilität der Fußgänger und Radfahrer und deren Sicherheit gelegt werden. Gerade die Gruppe Fahrradfahrer nimmt stark zu in den deutschen Städten und ist laut jüngsten Expertenaussagen eine der gefährdetsten Verkehrsteilnehmer. Der Ausbau der dazugehörigen Infrastruktur wird im Rahmen des Fahrplans der EU-Kommission hin zu CO_2-freier Mobilität in den urbanen Zentren Europas nicht weiter ausgeführt.

Wichtig für die Zukunft unserer Mobilität in der Europäischen Union ist, dass sie nicht nur klimafreundlich, effizient und wirtschaftsfördernd, sondern sozial ausgestaltet wird. Bei einer grundlegenden Strukturveränderung und einem Umdenken zur Mobilität von morgen darf diese nicht zum Luxus weniger werden und sozial Schwächere von Teilhabe ausschließen.

Bei der Vorbereitung von konkreten Legislativakten der Europäischen Union zur Umsetzung der im europäischen Weißbuch für Verkehr formulierten Ziele und Maßnahmen muss das Prinzip der Subsidiarität eingehalten werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

1. den Vorstoß der EU-Kommission für einen grundlegenden Strukturwandel des europäischen Verkehrssystems in Richtung einer Mobilität, die klimafreundlich, ressourcenschonend, sozial verträglich und nachhaltig organisiert wird und dabei gleichzeitig eine Stärkung des europäischen Wirtschaftsstandortes ermöglichen soll;
2. den Ausbau des Verbraucherschutzes mit der Durchsetzung von Nutzerrechten mit dem Anschub der multimodalen Reiseplanung und des Ticketerwerbs, Mindestservicestandards, Verlässlichkeit und der Vereinheitlichung der verkehrsträgerübergreifenden Nutzungsmöglichkeiten innerhalb der europäischen Mitgliedstaaten;
3. die ambitionierten Ziele zu mehr Umwelt- und Klimaschutz, zu mehr Energieeffizienz im Verkehrssektor und hin zu regenerativen Energieformen;
4. die Schaffung eines einheitlichen Luft-, Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrsraumes, die flexiblere Möglichkeit der Nutzung, aber auch des vereinfachten Zugangs zu Informationen als einen wichtigen Beitrag für den einzelnen Verkehrsnutzer und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsunternehmen in der Europäischen Union;
5. die geplante Stärkung der Forschung und die angestrebte Markteinführung energieeffizienter, ölunabhängiger und lärmarmer Fahrzeuge und die vorgeschlagene Bündelung der EU-Forschungsanstrengungen der Entwicklung EU-weiter Markteinführungsstrategien in diesem Bereich;
6. die Entwicklung und Unterstützung der einzelnen Mitgliedstaaten bei der intelligenten Verkehrsplanung zur Schaffung einer strategischen Infrastruktur für den europäischen Verkehrsraum mit dem Ausbau eines multimodalen, europäischen Verkehrsnetzes;

7. die geplanten umfassenden Verbesserungen im Verkehrsmanagement zur Steigerung von Effizienz im Verkehr zur Minderung von Emissionen durch die Einführung umfassender Verkehrsmanagementsysteme (ERTMS, IVS, RIS, SafeSeaNet, LRIT, SESAR);
8. die Überprüfung der Möglichkeit der Verknüpfung von Regional- und Kohäsionsfonds mit Städten und Regionen, welche Mobilitätspläne entwickeln und umsetzen, hin zu CO_2-armen Gebieten;
9. grundsätzlich die stärkere Berücksichtigung des Verursacherprinzips bei der Vermeidung von Emissionen im Verkehrssektor.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich aktiv und gestaltend in die Diskussion zum Weißbuch Verkehr der EU-Kommission einzubringen;
2. die fortschrittlichen und klaren Zielformulierungen der EU-Kommission hin zu einem Strukturwandel und Umdenken in der europäischen Verkehrspolitik zu unterstützen;
3. sich bei der EU-Kommission nachdrücklich für die nationalen Belange der Infrastrukturentwicklung und der Fortentwicklung des europäischen Verkehrsraumes einzusetzen und bei der Formulierung von Legislativakten klar auf das Subsidiaritätsprinzip zu achten;
4. die nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung in Deutschland mit den europäischen Zielen abzustimmen und für einen Neustart einer integrierten Verkehrspolitik zu nutzen;
5. sich dafür einzusetzen, dass deutsche Seehäfen an Nord- und Ostsee und Hinterlandhäfen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs sowie die Hinterlandanbindung von Häfen auch mit Blick auf sich herausbildende Korridore in Europa bei der Entscheidungsfindung und Planung von TEN-V-Vorhaben ihre Berücksichtigung finden und dabei fortentwickelt und sinnvoll angebunden werden;
6. sich für die Förderung eines integrierten europäischen Verkehrssystems mit intermodalen Lösungen einzusetzen, das Umweltschutz und Klimawandel berücksichtigt und das an eine europaweite Prognose und Nutzen-/Kostenuntersuchung nach einheitlichen Kriterien geknüpft wird;
7. dafür Sorge zu tragen, dass die Wertschöpfung auch bei einem umfassenden Strukturwandel im Verkehrssektor in Deutschland und innerhalb der europäischen Mitgliedstaaten erhalten bleibt und mit dem Strukturwandel die Generierung von neuen Arbeitsplätzen einhergeht;
8. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrsraumes mit konkreten Maßnahmen, Zielmarken und Zeithorizonten unterlegt wird und somit ein ausgewogener Mix aus Vorschlägen zur weiteren ambitionierten Umsetzung von Klimaschutzzielen im Verkehrssektor und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrsraumes erreicht wird;
9. die Koordinierung auf europäischer Ebene herzustellen, in der die Interessen gebündelt und den europäischen Autobauern und Zulieferern die Zusammenarbeit ermöglicht werden;
10. die Standardisierung auf den Gebieten von Technik, Sicherheit und Datenübertragung zu schaffen. Ziel muss eine europäische Kooperation sein, in der gemeinsam der Kraftakt für die Einführung der Elektromobilität bewältigt wird: Zusammenarbeit in Forschung und Produktion sowie gemeinsame Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen auf Europas Straßen;

11. sich bei den Beratungen zum EU-Weißbuch Verkehr dafür einzusetzen, dass das angestrebte CO_2-Reduktionsziel von 60 Prozent angesichts der derzeitigen Prognosen gerade für den europäischen Güterverkehr dahingehend überprüft wird, inwiefern das notwendige gesamtgesellschaftliche Ziel eines ambitionierten Klimaschutzes erreicht werden kann;
12. dass besonders die Zielmarken in der ersten Hälfte der im Entwurf des EU-Weißbuchs genannten Zeitschiene bis 2050 ambitionierter gestaltet werden sollen, um zeitliche Verzögerungen und eine weitere Verlagerung der Umsetzung der Gesamtziele in die zweite Hälfte der Zeitschiene zu verhindern. Gleichzeitig muss überprüft werden, inwiefern ein ambitionierteres CO_2-Reduktionsziel mit der weiteren Stärkung des europäischen Wirtschaftsstandortes vereinbar ist;
13. bei der Fortschreibung der europäischen Verkehrspolitik grundsätzlich darauf zu achten, dass Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger in der Europäischen Union bezahlbar bleibt;
14. Unsicherheiten bei einem grundlegenden Strukturwandel in der Verkehrspolitik und den damit zu erwartenden Kosten zu vermeiden und sich bei der EU-Kommission deutlich für die zügige Klärung diesbezüglicher Fragen einzusetzen, um Planungssicherheiten für die Wirtschaft und den Standort Deutschland zu gewährleisten;
15. sich im Rahmen der Aufstellung des nächsten Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) der Europäischen Union für die Jahre ab 2014 dafür einzusetzen, dass ausreichende Mittel für die Finanzierung des Strukturwandels im Verkehrssektor und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch die Europäische Union bereitgestellt werden;
16. sich bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass je nach Bedarf in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten nicht nur Neu- und Ausbaumaßnahmen, sondern auch nötige Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen zur Bereitstellung eines funktionstüchtigen Verkehrsnetzes finanziert werden;
17. die europäische Initiative zur Einrichtung von EU-Projektanleihen durch die Europäische Investitionsbank (EIB) zur Finanzierung von Maßnahmen im Verkehrssektor kritisch zu begleiten und dabei auf die Wahrung der Stabilität des europäischen Finanzsystems zu achten;
18. die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur im Rahmen von Öffentlich- Privaten Partnerschaften (ÖPP) mindestens unter den Vorbehalt der Vorteilhaftigkeit für die öffentliche Hand zu stellen und die Wirtschaftlichkeitsprüfung auf Grundlage von fundierten Wirtschaftlichkeitsdaten zu stellen. Eine verpflichtende Prüfung einer Beschaffung im Rahmen von ÖPP für jedes öffentliche Verkehrsinfrastrukturvorhaben ist im Sinne der Vermeidung vermehrter Bürokratiekosten abzulehnen;
19. sich auf europäischer Ebene für einen finanziellen Lastenausgleich für Deutschland als Transitland und die damit verbundenen Kosten einzusetzen;
20. sich für eine europaweite Abstimmung der Prioritätensetzung für die Umsetzung eines funktionierenden europäischen Verkehrsnetzes einzusetzen und hierfür zielorientierte Qualitätskriterien als Entscheidungskriterien zu definieren, die nicht in erster Linie Reisezeitverkürzungen und Hochgeschwindigkeitskorridore priorisieren, sondern Zuverlässigkeit, Planbarkeit, kurze Fahrplantakte, welche Staus und Überlastung vermeiden und die Sicherheit, Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Mindestservicestandards in den Vordergrund stellen;

21. die Europäische Kommission aufzufordern, die Investitionsstrategie der Europäischen Union dahingehend zu prüfen, inwieweit sie mit den nationalen Vorgaben der Infrastrukturplanung der EU-Mitgliedstaaten bei Erhaltungs-, Neubau- und Ausbaumaßnahmen kompatibel ist, und darauf hinzuwirken, dass sie gegebenenfalls angepasst wird;
22. auf europäischer Ebene dafür zu werben, die vorhandene Infrastruktur intelligent zu nutzen und mit innovativen Steuerungstechnologien Staus und Überlastung des Systems entgegenzuwirken;
23. bei den Vorbereitungen für einen zukünftigen Bundesverkehrswegeplan 2015 die Belange der europäischen Verkehrspolitik einzubeziehen und umfassend zu berücksichtigen;
24. Deutschland als innovativen Industrie- und Forschungsstandort der Fahrzeugbranche und der gesamten Verkehrsinfrastrukturwirtschaft zu stärken und im internationalen Weltmarkt konkurrenzfähig zu halten;
25. Deutschland als Wirtschaftsstandort im europäischen Kontext durch die Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte und einer integrierten, intermodalen Netzplanung mit einer nahtlosen, klimafreundlichen und sozial gerechten „Von-Tür-zu-Tür-Beförderung“ voranzubringen;
26. sich dafür einzusetzen, dass die Entwicklung deutscher Innovationen im Bereich des kombinierten Verkehrs und zur Verbesserung der Effizienz des innereuropäischen Verkehrs durch die vorhandenen europäischen Förderstrukturen unterstützt werden;
27. den Schutz vor Verkehrslärm stärker im EU-Weißbuch Verkehr zu verankern und gerade auch bei der Entwicklung CO_2-freier Innenstädte als Aspekt urbaner Lebensqualität mit zu berücksichtigen sowie in den Außenbereichen als EU-Standard zu etablieren;
28. sich für eine europäische Regelung zur lärmmindernden Umrüstung von Güterwaggons einzusetzen und durch europäische Vorgaben eine einheitliche Internalisierung der Schienenlärmkosten durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in den EU-Mitgliedstaaten zu erreichen;
29. sich für die Fortsetzung von NAIADES (Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt von 2006–2013) über das Jahr 2013 hinaus einzusetzen und dabei insbesondere bei der umweltfreundlichen Flottenmodernisierung Schwerpunkte zu setzen;
30. sich für eine innereuropäische Abstimmung und die grenzüberschreitende Entwicklung von Transport- und Logistikkonzepten einzusetzen, um die Effizienz des europäischen Verkehrssystems zu verbessern und unnötige Verkehre in Europa zu vermeiden;
31. sich für faire Wettbewerbsbedingungen und faire Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor einzusetzen und sich im Rahmen des Strukturwandels in Europa verstärkt für Mindestlöhne, Tarifbindungen, Arbeitsschutzmaßnahmen und Mitbestimmung einzusetzen;
32. sich für faire Arbeitsbedingungen innerhalb der EU über die avisierten branchenbezogenen „Sozialdialoge“ hinaus einzusetzen;
33. sich dafür einzusetzen, dass im Hinblick auf die Zielvorgabe für die Senkung der Zahl der Unfallopfer die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 in das Weißbuch Verkehr übernommen werden müssen;
34. sich dafür einzusetzen, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Standards bei Fahrzeugteilzulassungen nur dann EU-weit harmonisiert werden, wenn als Folge deutsche Standards nicht abgesenkt werden müssen;

35. sich dafür einzusetzen, dass es bei möglichen Anpassungen von Maßen und Gewichten im Güterkraftverkehr nicht zu einer generellen Zulassung von Long-Lkw bzw. Gigalinern kommt;

36. sich im Rahmen der Fortentwicklung der europäischen Vorgaben zur Internalisierung der externen Kosten und der Euro-Vignettenrichtlinie für eine weitestgehende Internalisierung externer Kosten einzusetzen, sofern sie nicht durch Steuern und Abgaben internalisiert sind. Eine Einbeziehung von Stau- und Unfallkosten ist dabei kritisch zu bewerten.

    Darüber hinaus ist eine Zweckbindung der Einnahmen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Bei der nationalen Umsetzung ist eine Weiterentwicklung der Lkw-Maut hinsichtlich der Fahrzeugklassen und der zu bemautenden Verkehrswege zu prüfen. Eine europaweite Harmonisierung der Bemautung ist anzustreben;

37. sich auf EU-Ebene klar und eindeutig gegen eine verpflichtende Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr jetzt und in Zukunft einzusetzen;

38. sich auf EU-Ebene für die Erarbeitung von objektiven Kriterien, die zielgenaue Definition der sogenannten konzeptionellen Säule als Grundlage für die objektive Ermittlung von Vorhaben durch die EU-Kommission zur Fortschreibung der TEN-V-Projekte einzusetzen, aber auch für ein aktives Mitspracherecht der einzelnen Mitgliedstaaten bei den Infrastrukturplanungen und Planungsvorhaben der EU-Kommission Sorge zu tragen;

39. sich zum geplanten Start des europäischen Emissionshandels im Luftverkehr zum 1. Januar 2012 für faire und gleichberechtigte Wettbewerbsbedingungen im europäischen und internationalen Rahmen einzusetzen;

40. sich gegen eine weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste im Luftverkehr einzusetzen unter der besonderen Berücksichtigung der Situation der Beschäftigten und der Garantie der Sicherheit im Luftverkehr;

41. auf europäischer Ebene im Rahmen von Studien und Modellprojekten neue Ansätze für die Ausgestaltung eines umweltfreundlichen Stadt- und Pendelverkehrs, für die Stärkung der finanziellen Handlungsfähigkeit der europäischen Städte und Gemeinden bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen und einer umwelt- und mobilitätsgerechten Stadtentwicklung sowie des bezahlbaren öffentlichen Personennahverkehrs als Daseinsvorsorge zu entwickeln;

42. auf europäischer Ebene für die Bedeutung einer gut ausgebauten Fahrradinfrastruktur in den europäischen Mitgliedstaaten zu werben und sich für eine Verpflichtung zur Fahrradmitnahme im Schienenverkehr einzusetzen, um den Fahrradverkehr als Form der klimafreundlichen Mobilität in den Fokus der europäischen Verkehrspolitik zu rücken;

43. auf europäischer Ebene eine Initiative mit dem Ziel zu ergreifen, alle Verkehrsunternehmen zur Teilnahme an einer verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung bei Kundenbeschwerden zu verpflichten, um den Verbraucherinnen und Verbrauchern einen einfachen Zugang zu alternativen Streitbeilegungsmechanismen zu eröffnen, damit die Einhaltung der Kundenrechte zu verbessern und die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs insgesamt zu erhöhen;

44. sich für starke Bürgerbeteiligung beim Strukturwandel in Richtung einer neuen Mobilität der Zukunft einzusetzen und als Kriterium bei der Ex-ante-Evaluierung für Infrastrukturprojekte zu berücksichtigen sowie in die Ex-ante-Bewertung nicht nur Infrastruktur, sondern auch Sozialkriterien aufzunehmen, um eine weitreichende Akzeptanz in der EU-Bevölkerung zu schaffen;

45. die weltweite Entwicklung des Pkw-Verkehrs für den Klimaschutz zu berücksichtigen und sich auf europäischer, aber auch internationaler Ebene für eine alternative, klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität einzusetzen;
46. bei der Einführung von Agrar- oder alternativen Kraftstoffen für Akzeptanz bei Bürgern und Wirtschaft bei der Markteinführung zu sorgen sowie die Nachhaltigkeitszertifizierung weiterzurentwickeln und neben der Erfassung und dem Einbezug von indirekter und direkter Landnutzung auch soziale Kriterien einzubeziehen;
47. Optimierungsstrategien für die Mehrfachnutzung von pflanzlichen Rohstoffen zu entwickeln.

Berlin, den 27. September 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333